

JAPAN PATENT OFFICE

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

Date of Application: March 11, 2003

Application Number: Patent Application No. 2003-065483
[ST.10/C]: [JP2003-065483]

Applicant(s): HONDA MOTOR CO., LTD.

November 20, 2003

Commissioner,
Japan Patent Office

Yasuo Imai

Certificate No. 2003-3096192

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 3 年 3 月 1 1 日
Date of Application:

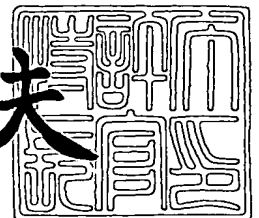
出 願 番 号 特 願 2 0 0 3 - 0 6 5 4 8 3
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 3 - 0 6 5 4 8 3]

出 願 人 本 田 技 研 工 業 株 式 有 限 公 司
Applicant(s):

2 0 0 3 年 1 1 月 2 0 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康 夫



出証番号 出証特 2 0 0 3 - 3 0 9 6 1 9 2

【書類名】 特許願

【整理番号】 H102349001

【提出日】 平成15年 3月11日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 G01G 19/52

【発明の名称】 乗員の重量検出装置

【請求項の数】 1

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 長井 誠

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 小嶋 幹人

【特許出願人】

【識別番号】 000005326

【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

【代表者】 吉野 浩行

【代理人】

【識別番号】 100071870

【弁理士】

【氏名又は名称】 落合 健

【選任した代理人】

【識別番号】 100097618

【弁理士】

【氏名又は名称】 仁木 一明

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 003001

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 乗員の重量検出装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 車両のシート（S）に着座した乗員の重量を複数の重量検出手段（1 2 o, 1 2 i, 3 7）で分担して検出する乗員の重量検出装置であって、

前記複数の重量検出手段（1 2 o, 1 2 i, 3 7）が相互に所定の位置関係を維持するように、それらの重量検出手段（1 2 o, 1 2 i, 3 7）を連結部材（3 6）で一体に連結したことを特徴とする乗員の重量検出装置。

【発明の詳細な説明】

【0 0 0 1】

【発明の属する技術分野】

本発明は、車両のシートに着座した乗員の重量を複数の重量検出手段で分担して検出する乗員の重量検出装置に関する。

【0 0 0 2】

【従来の技術】

助手席用のエアバッグ装置の作動・非作動やエアバッグの展開速度の大小等は、助手席に着座した乗員の体格や乗員の有無、即ちステータスに応じて制御される。例えば、乗員が大人あるいは子供である場合にはエアバッグ装置を作動させ、乗員がチャイルドシートに着座した乳幼児である場合や乗員が着座していない場合にはエアバッグ装置を作動させず、更にエアバッグ装置を作動させる場合でも、乗員が大人である場合にはエアバッグを高速で展開し、乗員が子供である場合にはエアバッグを低速で展開するといった制御が行われる。これにより、エアバッグ装置に乗員のステータスに応じた最適な拘束性能を発揮させるとともに、エアバッグの無駄な展開を回避することができる。

【0 0 0 3】

上記ステータスの判定を、シートに設けた単一のロードセルで検出した乗員の重量に基づいて行うものが、下記特許文献により公知である。この重量検出装置は、シートに着座した乗員の重量がリンク機構を介して単一のロードセルに加わ

るようにし、ロードセルの個数を最小限に抑えながらシートに着座した乗員の姿勢による検出誤差の発生を防止するようになっている。

【0 0 0 4】

【特許文献】

特開平 1 1 - 9 4 6 3 7 号公報

【0 0 0 5】

【発明が解決しようとする課題】

ところで上記従来のものは、ロードセルの個数を 1 個に抑えるために複雑なリンク機構が必要になる問題があり、これを解消するには左右のシートレールの下方にそれぞれ重量検出ユニットを配置し、左右の重量検出ユニットで検出した重量を加算して乗員の重量を算出するようにすれば良い。しかしながら、左右の重量検出ユニットを分離して各々独立に車体に取り付けると、それらの車体への取付精度を確保することが難しくなり、左右の重量検出ユニットが相互に捩じれたりずれたりして検出精度に悪影響を及ぼす懸念がある。

【0 0 0 6】

本発明は前述の事情に鑑みてなされたもので、乗員の重量を検出する重量検出装置の複数の重量検出手段を正しい位置関係で取り付け検出精度を高めることを目的とする。

【0 0 0 7】

【課題を解決するための手段】

上記目的を達成するために、請求項 1 に記載された発明によれば、車両のシートに着座した乗員の重量を複数の重量検出手段で分担して検出する乗員の重量検出装置であって、前記複数の重量検出手段が相互に所定の位置関係を維持するように、それらの重量検出手段を連結部材で一体に連結したことを特徴とする乗員の重量検出装置が提案される。

【0 0 0 8】

上記構成によれば、複数の重量検出手段を連結部材で一体に連結して相互の位置関係を所定の関係に維持するので、それらの重量検出手段が相互に捩じれたりずれたりした状態で取り付けられるのを防止して検出精度を確保することができ

る。

【0009】

尚、実施例の重量検出ユニット 12 o, 12 i および重量センサ 37 は本発明の重量検出手段に対応する。

【0010】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の実施の形態を、添付図面に示した本発明の実施例に基づいて説明する。

【0011】

図 1 ～図 6 は本発明の第 1 実施例を示すもので、図 1 はシートに設けられた重量検出装置の斜視図、図 2 は重量検出ユニットを下面側から見た図、図 3 は図 2 の 3-3 線拡大断面図、図 4 は図 2 の 4-4 線拡大断面図、図 5 はセンサプレート下面図、図 6 は図 1 の一部分解斜視図である。

【0012】

図 1 に示すように、自動車のフロアに一对のベース部材 11 o, 11 i が固定されており、各々のベース部材 11 o, 11 i の上面に沿って一对の重量検出ユニット 12 o, 12 i が取り付けられる。重量検出ユニット 12 o, 12 i の上面に固定された一对のシートレール 13 o, 13 i に、シート S が前後移動自在に支持される。ここで添字 o は車幅方向外側に在る部材を示し、添字 i は車幅方向内側に在る部材を示している。

【0013】

図 2 には車幅方向外側に在る重量検出ユニット 12 o を下面側から見た状態が示される。

【0014】

図 2 および図 3 から明らかなように、重量検出ユニット 12 o は下面が開放した断面溝形のセンサハウジング 14 を備えており、センサハウジング 14 の前端および後端に、シートレール 13 o が結合される前後のブラケット 15, 16 が設けられる。センサハウジング 14 の前半部に前側アーム部材 17 が収納されており、その前寄りの位置が支点ピン 18 でセンサハウジング 14 に枢支されると

ともに、その前端位置にボルト 19 で前側荷重受け部材 20 が支持される。同様に、センサハウジング 14 の後半部に後側アーム部材 21 が収納されており、その後寄りの位置が支点ピン 22 でセンサハウジング 14 に枢支されるとともに、その後端位置にボルト 23 で後側荷重受け部材 24 が支持される。前記両ボルト 19, 23 は、センサハウジング 14 に形成した長孔 14 a … を上下移動可能に貫通する。前後の荷重受け部材 20, 24 は、それぞれ 2 本のボルト 25, 25 でベース部材 11 o の上面に固定される。

【0015】

図 4 および図 5 を併せて参照すると明らかなように、センサハウジング 14 の中央部に概略 T 字状のセンサプレート 26 o が設けられる。センサプレート 26 o は、中央の第 1 固定部 27 と、第 1 固定部 27 の前後に連なる撓み部 28, 29 と、両撓み部 28, 29 の前後に連なる第 2 固定部 30, 31 と、第 1 固定部 27 の側方に連なる基板部 32 とを備えており、第 1 固定部 27 がセンサハウジング 14 にセンタポスト 33 を介して固定され、前側の第 2 固定部 30 にボルト 34 で固定した上下 2 枚の連結板 35, 35 が前側アーム部材 17 の後端に係止され、後側の第 2 固定部 31 にボルト 34 で固定した上下 2 枚の連結板 35, 35 が後側アーム部材 21 の前端に係止される。

【0016】

そしてセンサプレート 26 o の後側の撓み部 29 の下面（センサハウジング 14 と反対側の面）に 2 個の歪み抵抗体 R1 o, R2 o が設けられ、前側の撓み部 28 の下面（センサハウジング 14 と反対側の面）に 2 個の歪み抵抗体 R3 o, R4 o が設けられる。また基板部 32 には 4 個の抵抗体 R1 o ~ R4 o に接続された種々の電子部品（図示せず）が接続される。

【0017】

尚、車幅方向内側の重量検出ユニット 12 i の構造は上述した車幅方向外側の重量検出ユニット 12 o と同一である。そして内外の重量検出ユニット 12 o, 12 i は、乗員の重量を略均等に分担して検出する。

【0018】

図 1 および図 6 から明らかなように、車幅方向内外の重量検出ユニット 12 o

、12iの前後のブラケット15、15;16、16の上面と、車幅方向内外のシートレール13o、13iの下面との間に、鉄板を矩形枠状に切断した連結部材36が挟まれて固定される。

【0019】

次に、シートSに着座した乗員の重量を、二つの重量検出ユニット12o、12iにより検出する手法について説明する。

【0020】

車幅方向外側の重量検出ユニット12oを例にとって説明すると、乗員の重量が前側荷重受け部材20および後側荷重受け部材24に作用すると、支点ピン18、22を中心として前側アーム部材17および後側アーム部材21が揺動し、それらの端部に接続されたセンサプレート26oの第2固定部30、31が押し下げられる。その結果、センサプレート26oはセンタポスト33に固定された第1固定部27を中心にして第2固定部30、31が下向きに撓むため、歪み抵抗体R1o~R4oが歪み変形し、その電気抵抗値の変化に基づいて前後の荷重受け部材20、24に作用する荷重、つまり乗員の重量の一部が検出される。

【0021】

同様にして車幅方向内側の重量検出ユニット12iが乗員の重量の残部を検出すると、車幅方向内外の重量検出ユニット12o、12iの検出値を電子制御ユニットU(図1参照)で加算することで乗員の重量を求めることができる。

【0022】

さて、車幅方向内外の重量検出ユニット12o、12iの上面と車幅方向内外のシートレール13o、13iの下面との間に挟まれた連結部材36は所定の厚さを有していて容易に変形しないため、この連結部材36を介して一体化された両重量検出ユニット12o、12iは、相互に振じれたりずれたりすることなく所定の位置関係に保持される。その結果、両重量検出ユニット12o、12iの振じれやずれに起因する検出誤差が解消され、その検出精度が確保される。

【0023】

上記第1実施例では、車幅方向内外の重量検出ユニット12o、12iの前後のブラケット15、15;16、16の上面に連結部材36を固定しているが、

図7の第2実施例に示すように、車幅方向内外の重量検出ユニット12o, 12iの下面（つまり前側荷重受け部材20, 20および後側荷重受け部材24, 24の下面）とベース部材11o, 11iとの間に連結部材36を挟むことにより、両重量検出ユニット12o, 12iを一体化しても良い。また、図8の第3実施例に示すように、車幅方向内外のシートレール13o, 13iの上面に連結部材36を固定することにより、シートレール13o, 13iを介して間接的に両重量検出ユニット12o, 12iを一体化しても良い。

【0024】

図9に示す第4実施例は上記第1実施例の変形であって、第1実施例で矩形枠状に形成されていた連結部材36を、2枚の短冊状の連結部材36, 36に分離したものである。

【0025】

図10に示す第5実施例は上記第4実施例の変形であって、2枚の短冊状の連結部材36, 36を重量検出ユニット12o, 12iおよびシートレール13o, 13i間に挟むことなく、重量検出ユニット12o, 12iの前後のブラケット15, 15; 16, 16の相対向する側面間を接続するように結合したものである。

【0026】

これらの第2実施例～第5実施例によっても、上記第1実施例と同様の作用効果を達成することができる。

【0027】

図11に示す第6実施例は、シートを前後移動自在に支持する左右のシートレール13o, 13iの両端下面に合計4個の重量センサ37…を設け、これらの重量センサ37…を矩形枠状の連結部材36の四隅に支持したものである。剛性の高い鉄板製の連結部材36によって4個の重量センサ37…の位置関係が一定に保持されるため、4個の重量センサ37…の相対的な位置ずれ等に起因する検出誤差が解消されて検出精度が確保される。

【0028】

図12に示す第7実施例は、シートを支持する矩形枠状の連結部材36の四隅

の下面に合計 4 個の重量センサ 37…を設け、これらの重量センサ 37…を左右のシートレール 13o, 13i の上面にスライド可能に支持したものである。

【0029】

図 13 に示す第 8 実施例は、上記第 6 実施例の変形であって、第 6 実施例で矩形棒状に形成されていた連結部材 36 を、2 枚の短冊状の連結部材 36, 36 に分離したものである。

【0030】

これらの第 7 実施例および第 8 実施例によっても、上記第 6 実施例と同様の作用効果を達成することができる。

【0031】

以上、本発明の実施例を詳述したが、本発明はその要旨を逸脱しない範囲で種々の設計変更を行うことが可能である。

【0032】

例えば、実施例ではエアバッグの展開制御のために乗員の重量を検出しているが、本発明はエアバッグの展開制御以外の任意の用途に適用可能である。

【0033】

また連結部材 36 は鉄板製に限定されず、十分な剛性を有するものであれば任意の材料を選択することができる。

【0034】

【発明の効果】

以上のように請求項 1 に記載された発明によれば、複数の重量検出手段を連結部材で一体に連結して相互の位置関係を所定の関係に維持するので、それらの重量検出手段が相互に捩じれたりずれたりした状態を取り付けられるのを防止して検出精度を確保することができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

シートに設けられた重量検出装置の斜視図

【図 2】

重量検出ユニットを下面側から見た図

【図 3】

図 2 の 3 - 3 線拡大断面図

【図 4】

図 2 の 4 - 4 線拡大断面図

【図 5】

センサプレートの下断面図

【図 6】

図 1 の一部分斜視図

【図 7】

第 2 実施例に係る、前記図 3 に対応する図

【図 8】

第 3 実施例に係る、前記図 3 に対応する

【図 9】

第 4 実施例に係る、前記図 3 に対応する図

【図 1 0】

第 5 実施例に係る、前記図 3 に対応する図

【図 1 1】

第 6 実施例の説明図

【図 1 2】

第 7 実施例の説明図

【図 1 3】

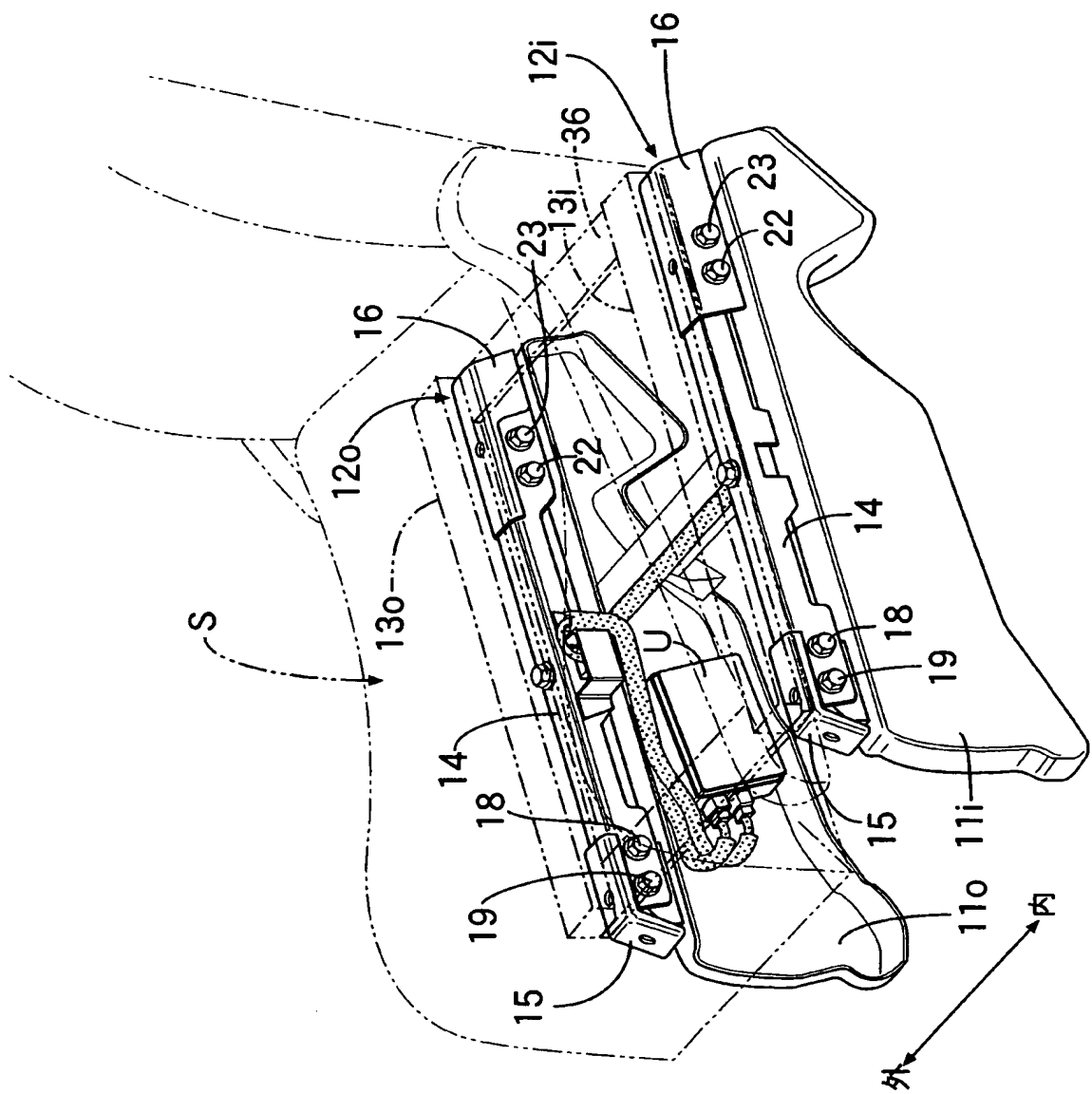
第 8 実施例の説明図

【符号の説明】

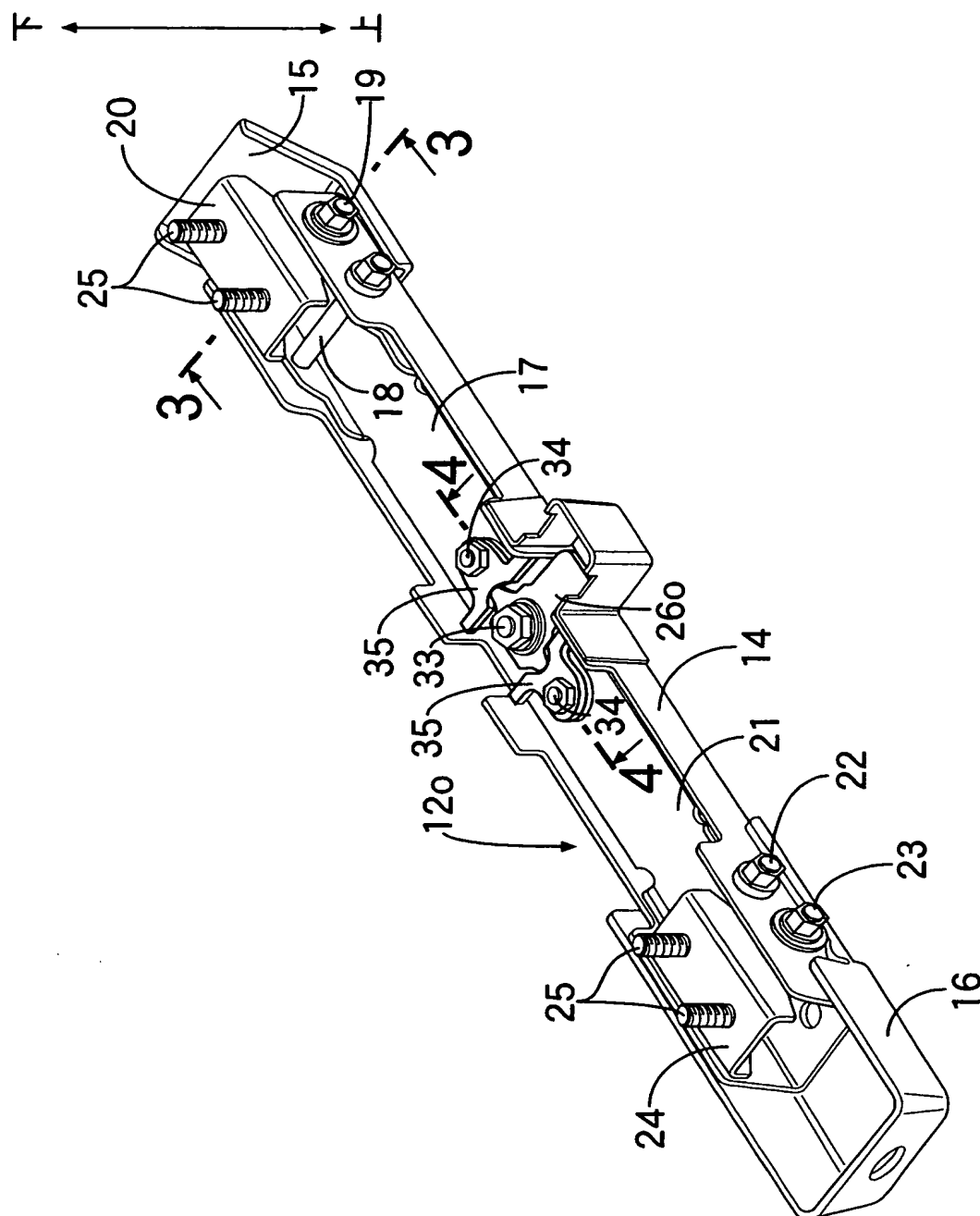
- | | |
|-------|------------------|
| 1 2 o | 重量検出ユニット（重量検出手段） |
| 1 2 i | 重量検出ユニット（重量検出手段） |
| 3 6 | 連結部材 |
| 3 7 | 重量センサ（重量検出手段） |
| S | シート |

【書類名】 図面

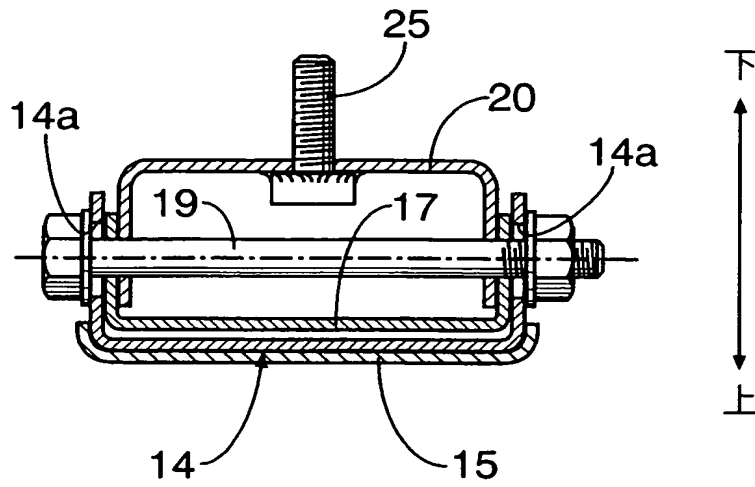
【図 1】



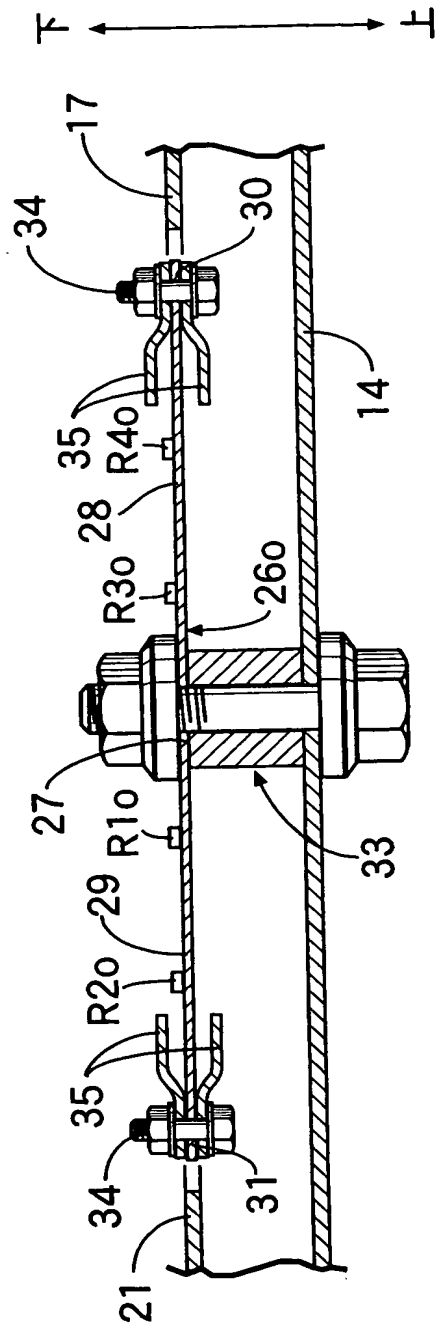
【図 2】



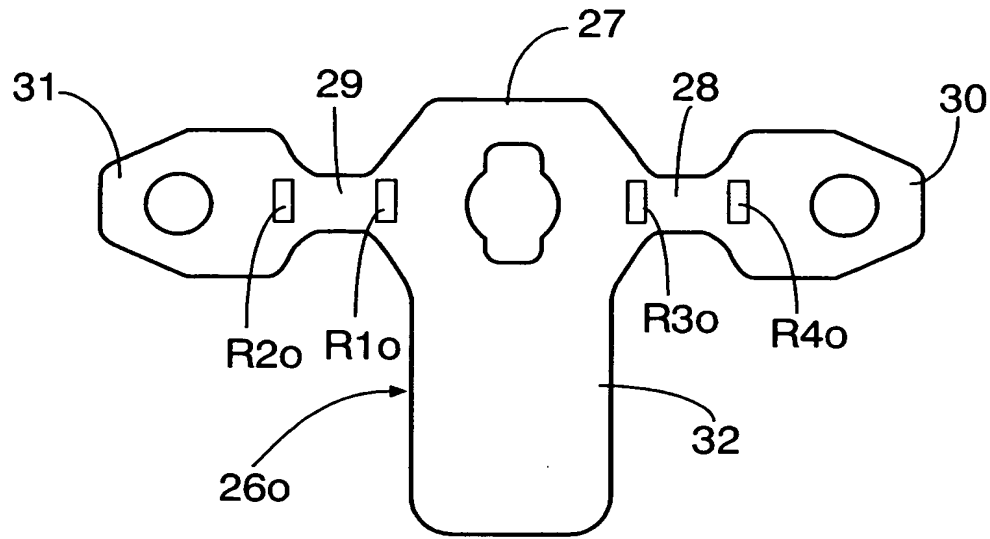
【図 3】



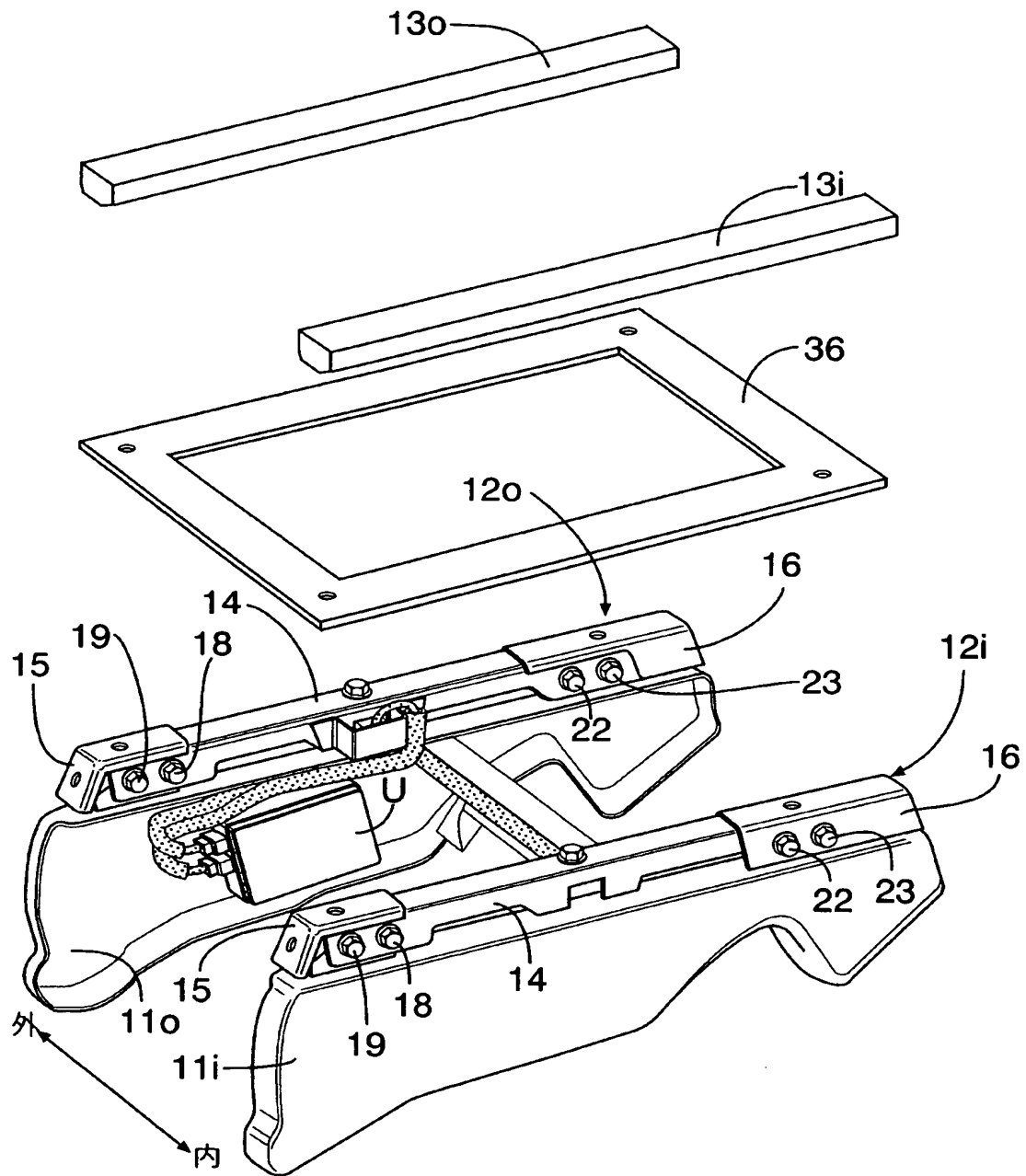
【図 4】



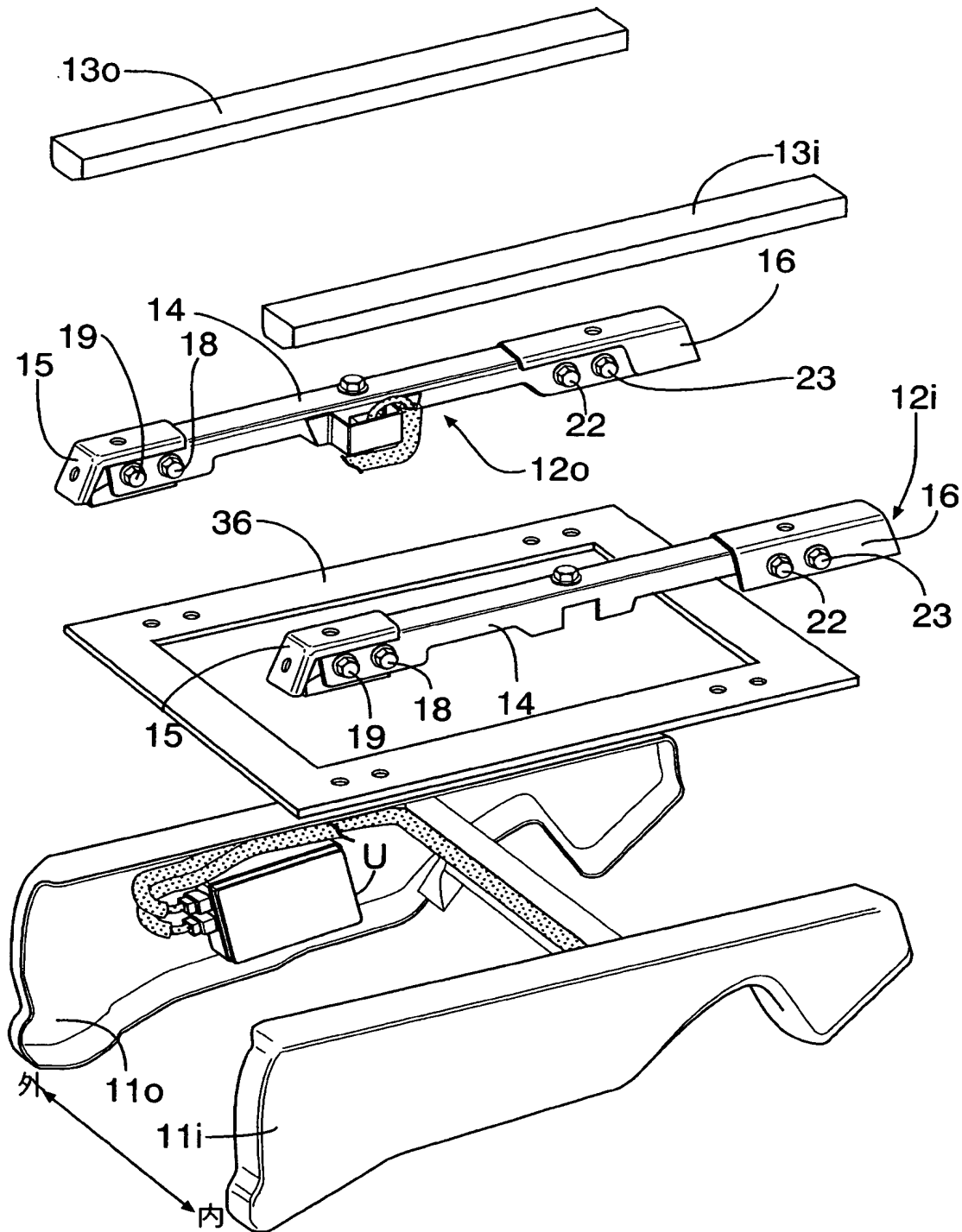
【図 5】



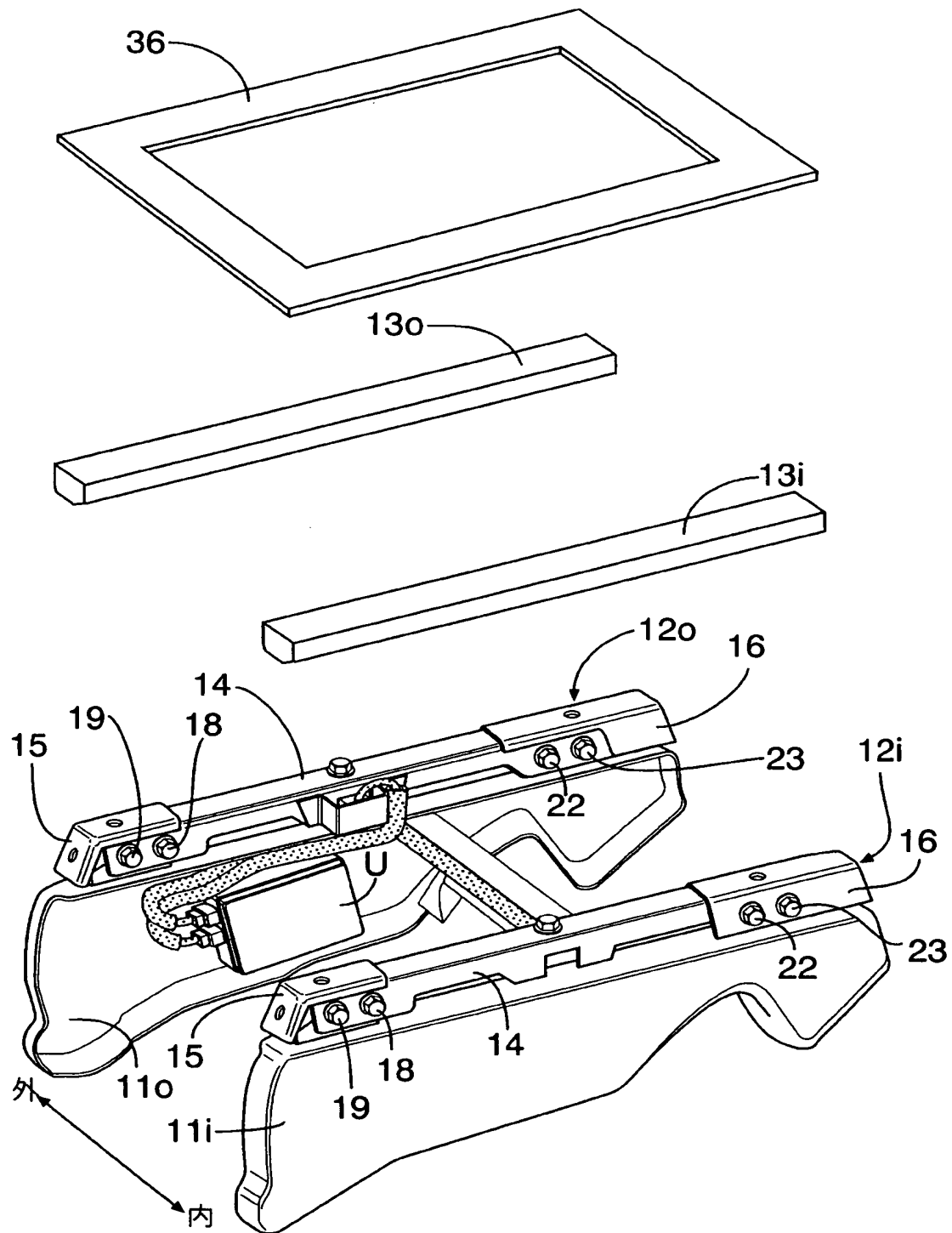
【図 6】



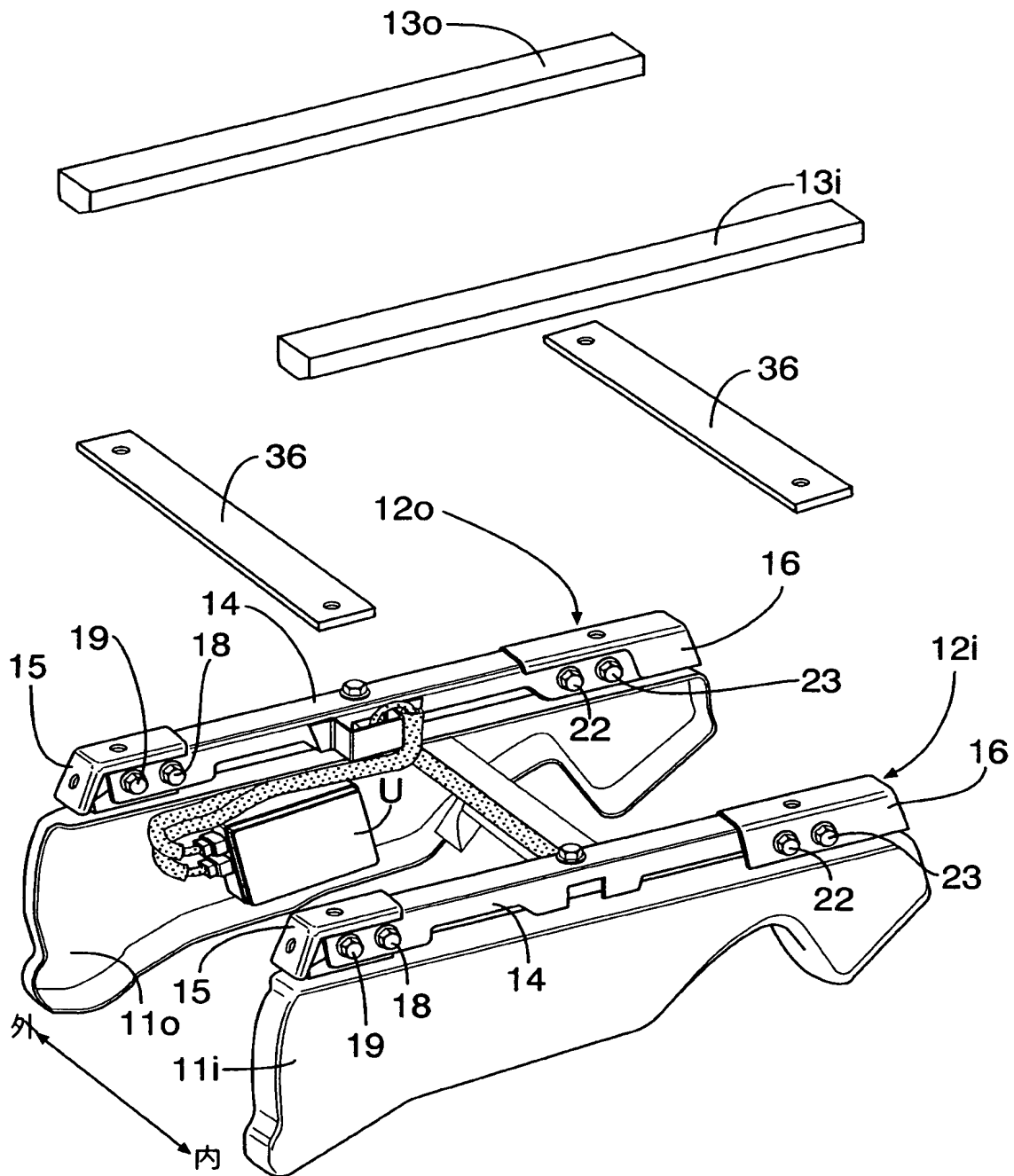
【図 7】



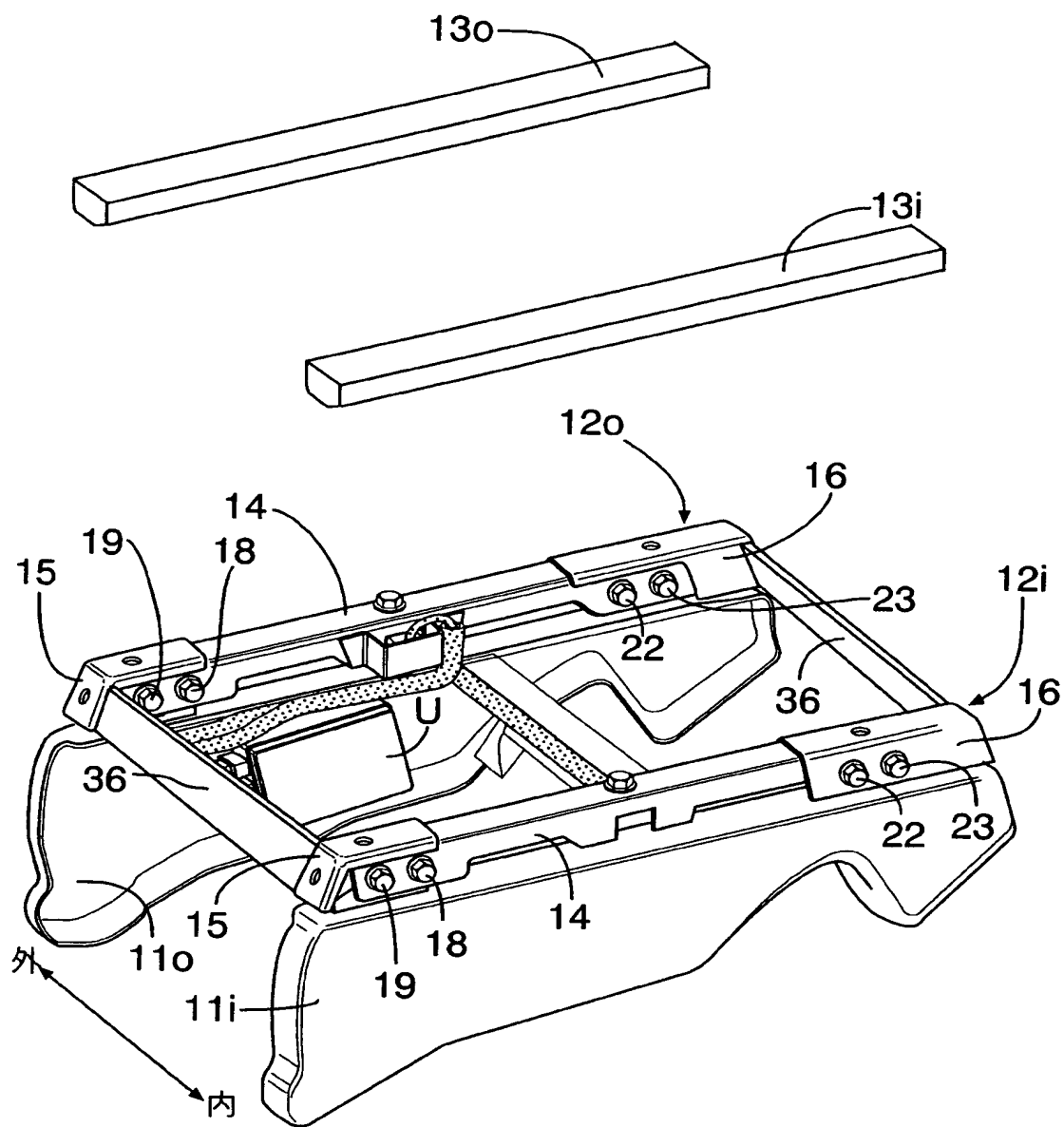
【図 8】



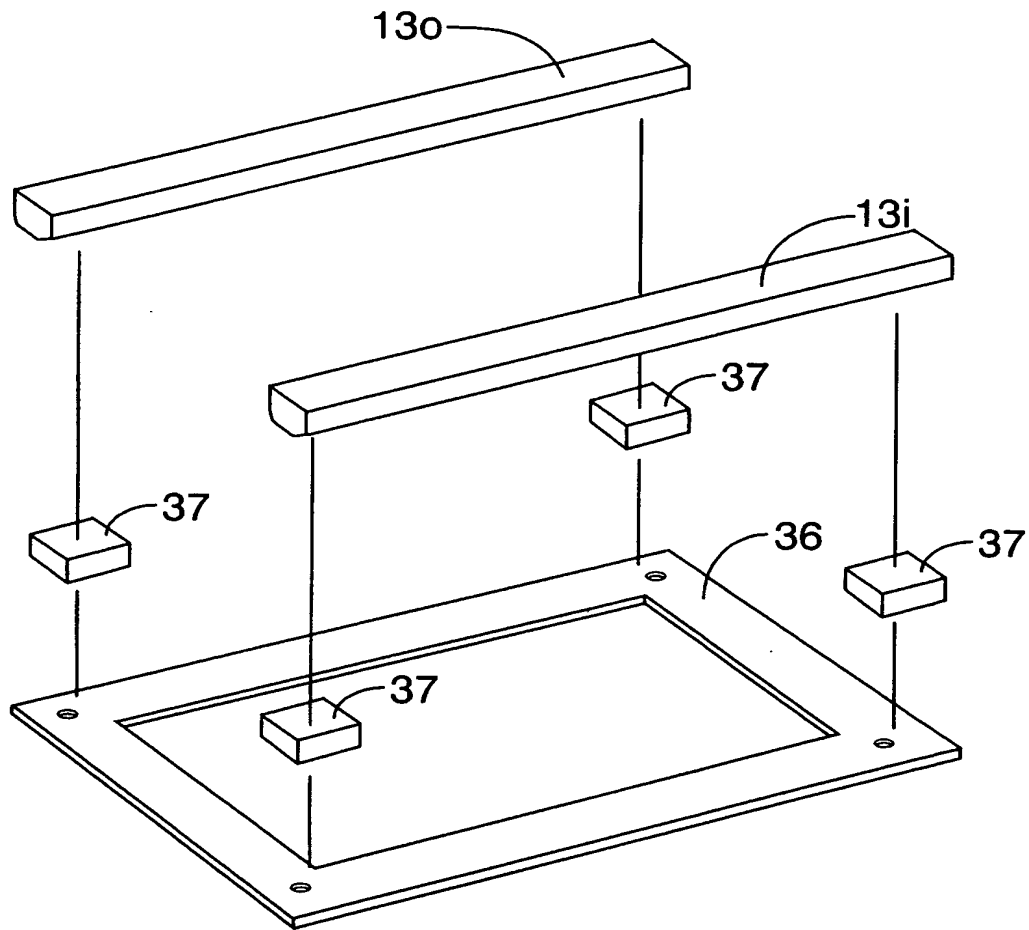
【図 9】



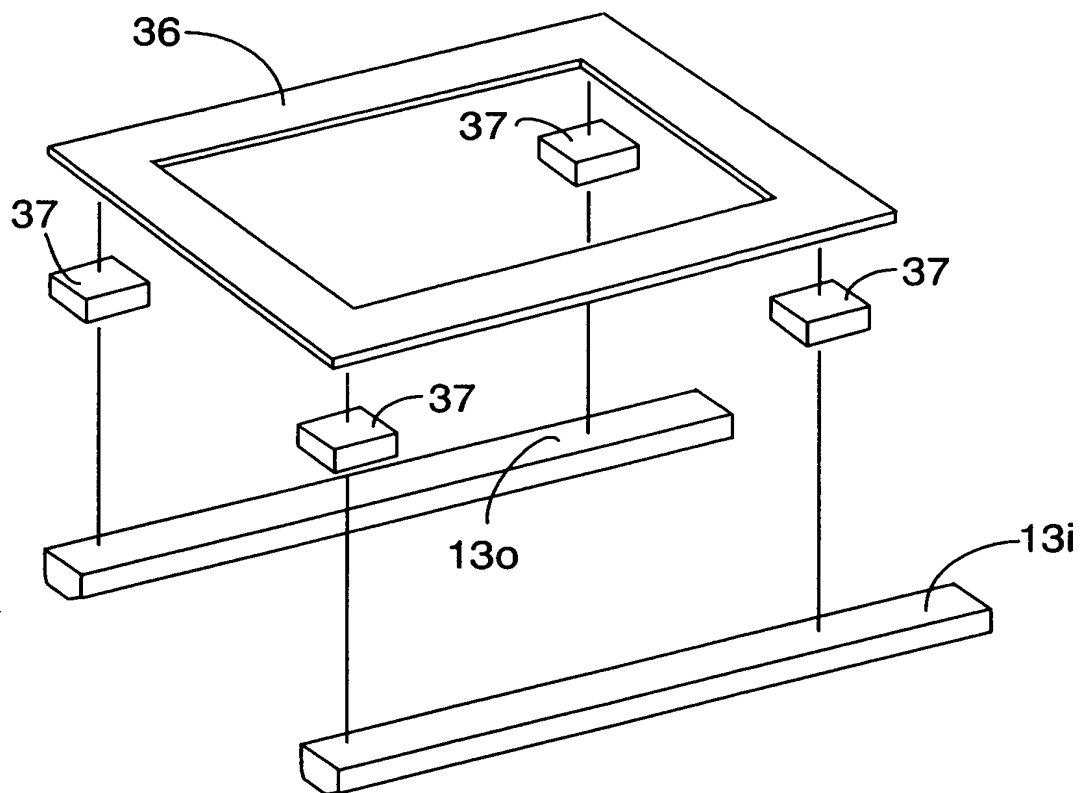
【図 10】



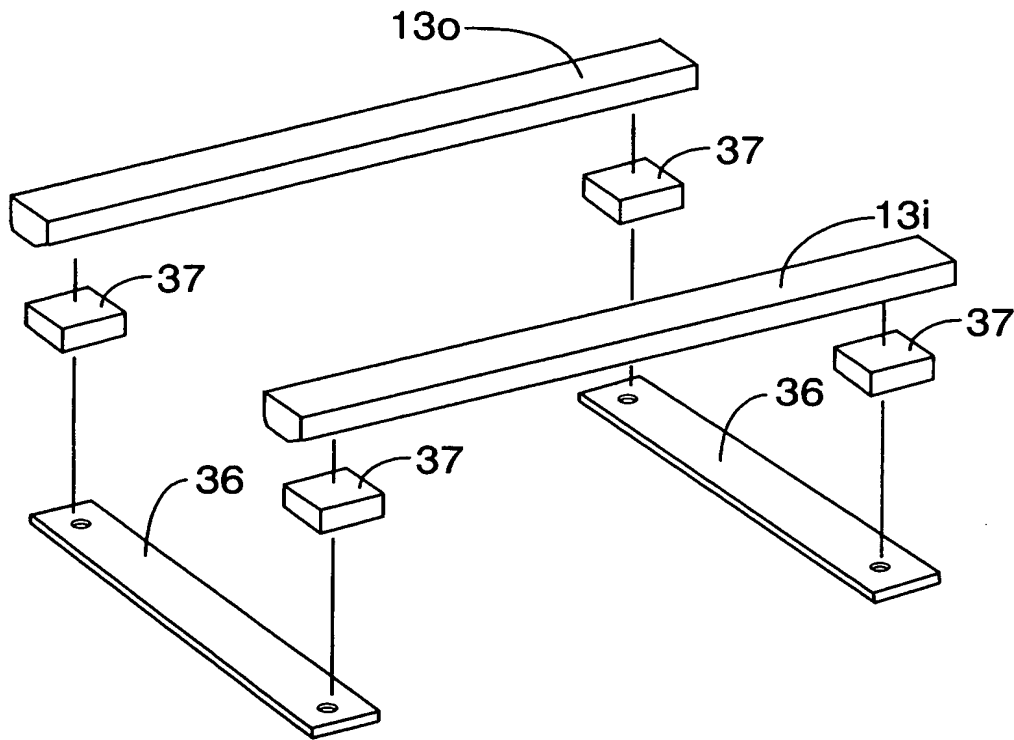
【図 11】



【図 12】



【図 13】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 乗員の重量を検出する重量検出装置の複数の重量検出手段を正しい位置関係で取り付け、検出精度を高める。

【解決手段】 自動車のフロアに固定したベース部材 11 o, 11 i の上面に沿って一対の重量検出ユニット 12 o, 12 i が取り付けられており、これら一対の重量検出ユニット 12 o, 12 i と一対のシートレール 13 o, 13 i との間に、矩形枠状の鉄板よりなる連結部材 36 が挟まれて固定される。一対の重量検出ユニット 12 o, 12 i を連結部材 36 で一体に連結して相互の位置関係を所定の関係に維持するので、それらの重量検出ユニット 12 o, 12 i が相互に振じれたりずれたりした状態で取り付けられるのを防止して検出精度を確保することができる。

【選択図】 図 6

特願 2 0 0 3 - 0 6 5 4 8 3

出 願 人 履 歷 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 5 3 2 6]

1 . 変 更 年 月 日

1 9 9 0 年 9 月 6 日

[変 更 理 由]

新 規 登 録

住 所

東 京 都 港 区 南 青 山 二 丁 目 1 番 1 号

氏 名

本 田 技 研 工 業 株 式 会 社